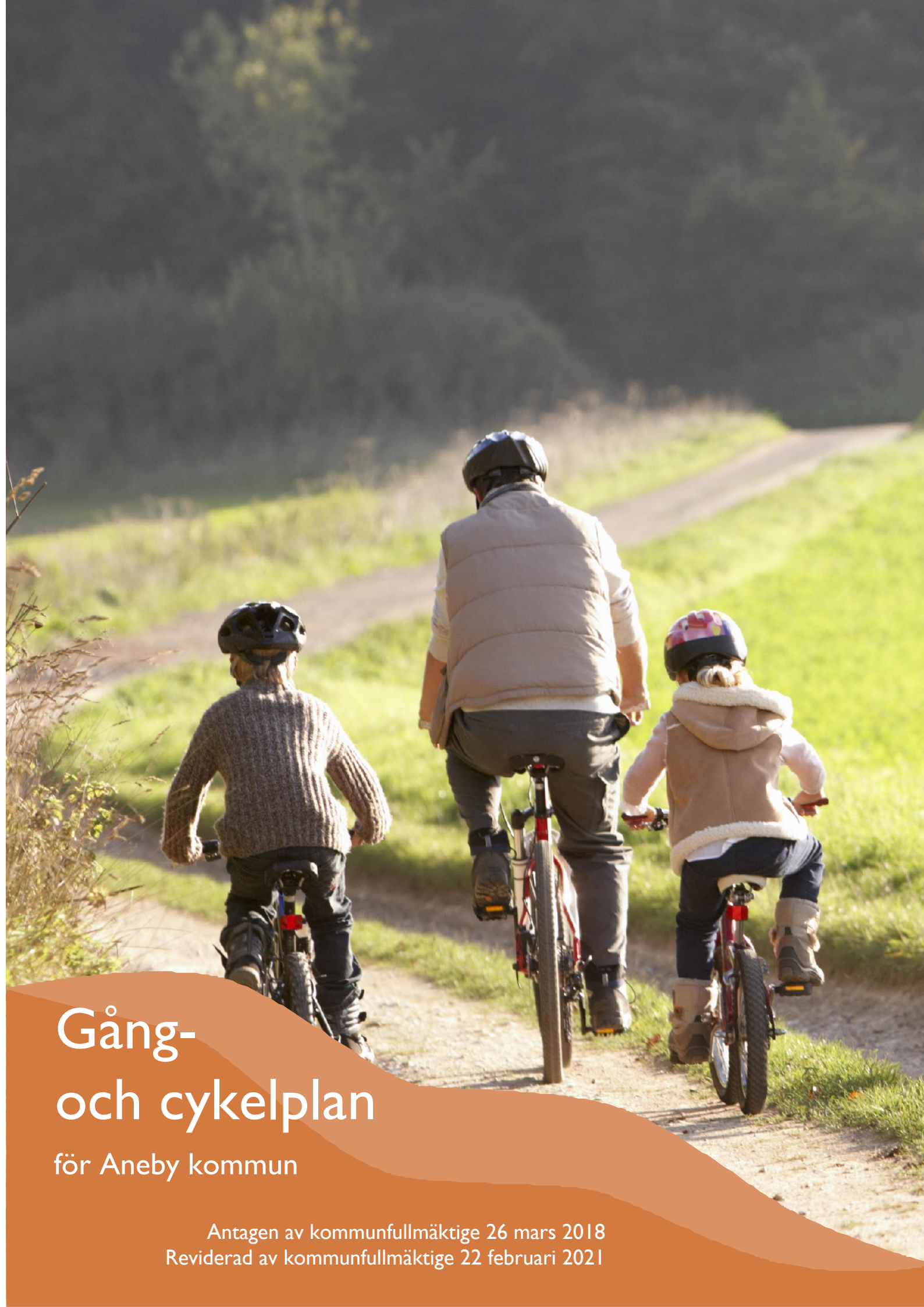


A photograph of a family of three riding bicycles on a dirt path. The father is in the center, wearing a light-colored puffer vest and a black helmet. To his left is a child wearing a grey sweater and a black helmet. To his right is a child wearing a light-colored vest over a pink shirt and a colorful helmet. They are riding away from the camera on a dirt path that winds through a grassy field. In the background, there is a dense forest of trees. The lighting suggests it is late afternoon or early morning, with long shadows and warm light.

Gång- och cykelplan

för Aneby kommun

Antagen av kommunfullmäktige 26 mars 2018
Reviderad av kommunfullmäktige 22 februari 2021



INNEHÅLL

DEL I: UTGÅNGSPUNKTER

Inledning	5
bakgrund	5
planens syfte	5
avgränsning	5
metod	5
vision	5
Övergripande riktlinjer	6
Varför ska vi satsa på gång och cykel?	6
Nuläge i Aneby kommun	7
Resvanor	7
Trafiksäkerhet	7
Säkra skolvägar	8
Ansvar och finansiering	8

DEL 2: PLANFÖRSLAG

Gång- och cykelvägnät	10
Cykelparkering och övrig service	16
Drift och underhåll	19
Turism och rekreation	20
Information och kampanjer	22
Prioritering, uppföljning och utvärdering	23

REFERENSER

BILAGA

Inventering av gc-vägnätet i Aneby tätort

DEL I: UTGÅNGSPUNKTER

Inledning

- bakgrund
- planens syfte
- avgränsning
- metod
- vision

Övergripande riktlinjer

Varför ska vi satsa på gång och cykel?

Nuläge i Aneby kommun

- Resvanor
- Trafiksäkerhet
- Säkra skolvägar
- Ansvar och finansiering

INLEDNING

BAKGRUND

I Aneby kommuns översiktsplan ”Ett gott liv i en hållbar kommun” anges en målsättning om att fler resor ska göras med hållbara färdmedel. Det vill säga att fler ska välja att resa kollektivt, cykla eller gå istället för att ta bilen. Målet är en del i arbetet för att begränsa klimatpåverkan i kommunen, men också ett led i arbetet för en bättre folkhälsa.

Gång- och cykelplanen är kommunens planeringsunderlag och bidrar till att frågor kring gång och cykel får ett större fokus i den fysiska planeringen i Aneby.

Allmänna utskottet i Aneby kommun beslutade den 16 juni 2014 att ge samhällsbyggnadsavdelningen i uppdrag att ta fram en gång- och cykelplan för kommunen.

PLANENS SYFTE

Gång- och cykelplanen ska vara Aneby kommuns styrdokument i det långsiktiga arbetet som syftar till att skapa förutsättningar för att fler ska välja att gå och cykla i kommunen. Åtgärder ska tydliggöras och prioriteras för att skapa ett säkert och attraktivt gång- och cykelvägnät.

Förändringar tar tid och det är viktigt att konsekvent och uthålligt genomföra satsningar för att de ska ha förutsättning att lyckas. Planen ska fungera som en röd

tråd i utvecklingsarbetet mot en bättre trafiksituation för fotgängare och cyklister. På det viset skapas en bättre miljö och hälsa för kommunens invånare.

AVGRÄNSNING

Gång- och cykelplanen omfattar hela kommunens geografiska yta men fokuserar särskilt på trafiksituationen i Aneby tätort. Detta eftersom det rör sig en större andel fotgängare och cyklister i Aneby.

Planen ämnar ta ett helhetsgrepp kring gång och cykling i kommunen och behandlar såväl förutsättningar för vardagsresor till skola, jobb och service som för rekreation och turism.

Planen redovisar strategier och åtgärder på platser där kommunen är ansvarig för vägar och gator. Planen föreslår också åtgärder där kommunen inte är ansvarig, på dessa platser är kommunens roll att vara pådrivande.

METOD

Gång- och cykelplanen grundar sig på olika typer av litteratur, trafikmiljöanalys, enkätundersökning och intervjuer med invånare och anställda i kommunen.

VISION

Det ska upplevas som enkelt, säkert och ett självklart alternativ att gå eller cykla till sin arbetsplats, skola och fritidsaktiviteter.

Översiktskarta över Aneby kommun. Gång- och cykelplanen behandlar särskilt trafiksituationen i Aneby tätort, men även rekreation och turism i resten av kommunen.



ÖVERGRIPANDE RIKTLINJER

Det finns ett antal dokument, nationella såväl som lokala som ger riktlinjer för gång- och cykelplaneringen. Alla lyfter fram fotgängarens och cyklistens plats i samhället. De viktigaste dokumenten för Aneby kommun är:

- **Översiktsplan för Aneby kommun**
I översiktsplanen anges mål om att kommuninvånarna i Aneby ska gå och cykla mer. I Aneby ska man på ett säkert sätt kunna cykla till sin arbetsplats. Vidare har kommunen som målsättning att fortsatt ta fram förslag på cykelturer i rekreationssyfte.
- **Miljömål för Jönköpings län**
Dokumentet är ett styrdokument för miljöarbetet inom länet. För att begränsa klimatpåverkan anges bland annat i planen att det år 2020 ska finnas attraktiva cykelvägar till och från skolor, arbetsplatser, fritidsanläggningar och butiker i länets alla tätorter.
- **Strategisk plan 2020-2023 för Aneby kommun**
Den strategiska planen är Aneby kommuns övergripande måldokument för mandatperioden 2020-2023. I dokumentet anges att kommunen ska ha en väl utbyggd, säker och hållbar infrastruktur och trafikering.

- **Trafikverkets nationella cykelstrategi**

I strategin anges en målsättning om att cykeltrafiken ska bli säkrare och dess andel av de totala antalet resor ska öka.

- **Regional transportplan för Jönköpings län**

Det långsiktiga regionala målet för Jönköpings län är att vara ett plusenergilän år 2050. Detta innebär ett minskat behov av energi och ett överskott av förnybar energi.

Ett strategiskt arbete på alla nivåer i samhället för energieffektivisering och minskad klimatpåverkan är vägen till att förverkliga visionen. Genom att satsa på gång- och cykelvägar skapas förbättrade resmöjligheter och fler får möjligheten att välja ett klimatsmart transportsätt, något som i sin tur förväntas leda till minskade utsläpp av växthusgaser.

Varför ska vi satsa på gång och cykel?

Gång- och cykelplanen gör det möjligt att få en fördjupad förståelse för gående och cyklister i Aneby kommun och är ett steg i arbetet mot att nå kommunens mål om att öka andelen resor till fots och med cykel. Om fler Anebybor väljer att gå eller cykla i sin vardag kommer både miljön och folkhälsan att förbättras, då utsläppen minskar och invånarna rör sig mer.

I Aneby tätort är avstånden korta och det finns goda förutsättningar för att ta sig fram till fots eller med cykel. Vidare finns det även goda förutsättningar för att öka cyklingen inom kommunens övriga större orter, kanske främst till skola och fritidsaktiviteter. I Aneby tätort har en ny skolorganisation formats. I samband med förändringarna behöver trafiksituationen till och från, samt runt skolorna ytterligare ses över. Möjligheten till säkra gång- och cykelstråk är i sammanhanget av stor vikt, varför flera av de föreslagna åtgärderna i planen just syftar till att skapa säkrare skolvägar för kommunens barn och ungdomar.

NULÄGE I ANEBY KOMMUN

I Aneby kommun bor cirka 6 800 invånare, av dessa bor ungefär 3700 i Aneby tätort, drygt 300 i Sunhultsbrunn, och drygt 200 i Frinnaryd.

RESVANOR

En vanlig vardag gör åtta av tio kommuninvånare i Aneby någon form av förflyttning. Detta enligt en undersökning om resvanor som Trafikverket genomfört under 2012. I genomsnitt gör invånarna i Aneby 2,6 resor per vardag. De flesta vardagsresor är resor till arbetet, följt av inköpsresor och därefter resor till fritidsaktiviteter.

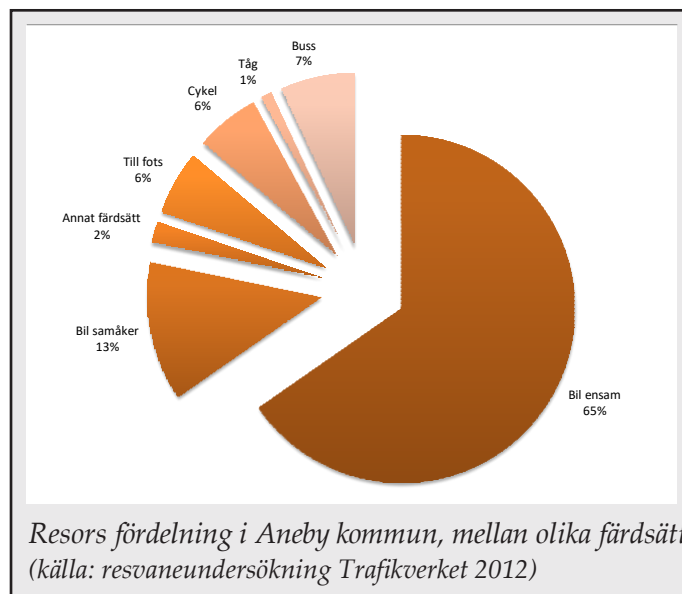
Flest resor genomförs med bil som huvudsakligt färdmedel. En vanlig vardag görs nästan 80 procent av resorna med bil. Samma siffra för kollektivtrafik är åtta procent och fem procent av vardagsresorna sker med cykel.

Om man tittar på statistiken för de korta resorna till och från jobbet i kommunen, alltså de resor som är kortare än 5 km är fortfarande bilen det vanligaste färdmedlet i Aneby. För arbetsresor under 5 km åker 61 % av Anebyborna bil, 5 % åker kollektivt, 19 % cyklar och 14 % går den korta sträckan till jobbet. Drygt 96 procent av Anebys invånare har tillgång till bil och 90 procent har tillgång till cykel. Även om många väljer bilen som huvudsakligt färdmedel idag, visar Trafikverkets resvaneundersökning att nästan var tredje bilåkare har en vilja att minska sitt användande av bilen i vardagen.

TRAFIKSÄKERHET

Cyklister och fotgängare är oskyddade trafikanter och vid kollisioner eller singelolyckor löper dessa grupper större risk att skadas än de som exempelvis färdas i bil. Enligt statistik från det nationella registret för trafikolyckor, STRADA, har 26 cyklister och 53 fotgängare anmälts som skadade i Aneby kommun mellan 2006 och 2015. Fyra av tio personer har skadats på kommunala vägar.

Den absolut vanligaste orsaken till att cyklister och fotgängare skadas i trafiken är singelolyckor. Att man trillar eller cyklar omkull kan bero på trafikantens egna misstag, fel på cykeln eller brister i vägens utformning och underhåll. En femtedel av de som skadats i



trafiken har gjort det i en kollision med ett annat fordon, med en bil, lastbil eller en buss. Vanligast är att sådana olyckor sker i korsningar eller på andra platser där gång- och cykelvägar korsar bilvägar.

Sedan 2005 har det skadats nästan nio fotgängare eller cyklister per år i trafiken i Aneby kommun. För att minska antalet skadade och för att kommunens fotgängare och cyklister ska vara, och känna sig trygga i trafiken krävs ett kontinuerligt utvecklingsarbete. I detta arbete är gång- och cykelplanen en viktig del där strategier och åtgärder för en tryggare och säkrare trafiksituation för de oskyddade trafikanterna arbetas fram. För att minska antalet skadade fotgängare och cyklister i trafiken kan ett antal åtgärder genomföras. Antalet singelolyckor kan minskas genom ökade insatser för drift och underhåll tillsammans med en utformning som minskar risken för att halka eller cykla omkull. Även information till enskilda samt åtgärder så som att använda broddar på vintern, använda reflex under årets mörka månader, serva cykeln och använda cykelhjälm kan minska riskerna för oskyddade trafikanter i trafiken. Antalet kollisionsolyckor kan minskas genom att separera gång- och cykeltrafikanter från biltrafiken, samt genom att utforma korsningar och överfarter för gång- och cykeltrafikanter så att biltrafikens hastighet sänks.

SÄKRA SKOLVÄGAR

Aneby kommun har låtit NTF i Jönköping göra en analys av trafiksituationen i Aneby tätort. Denna syftar främst till att kartlägga trafikflödet runt Furulidskolan samt att identifiera säkra vägar att ta sig till och från skolan, både för boende i den västra delen av Aneby och de i den norra delen, mot Stalpet.

Sammanfattningsvis konstateras att trafiksituationen i Aneby tätort är tillfredställande men att vissa förbättringar kan göras för att ytterligare öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Fysiska åtgärder så som viss enkelriktning för biltrafik, ändrade parkeringsförhållanden samt säkrare passager och bättre belysning föreslås. Regelbundet arbete med information i form av kampanjer samt mer tid för elever och föräldrar att ta del av och använda de verktyg som finns kring ökad trafiksäkerhet förslogs också.

Rekommendationer generellt från NTF är att barn under 12 år inte ska vistas i trafiken utan vuxnas sällskap.

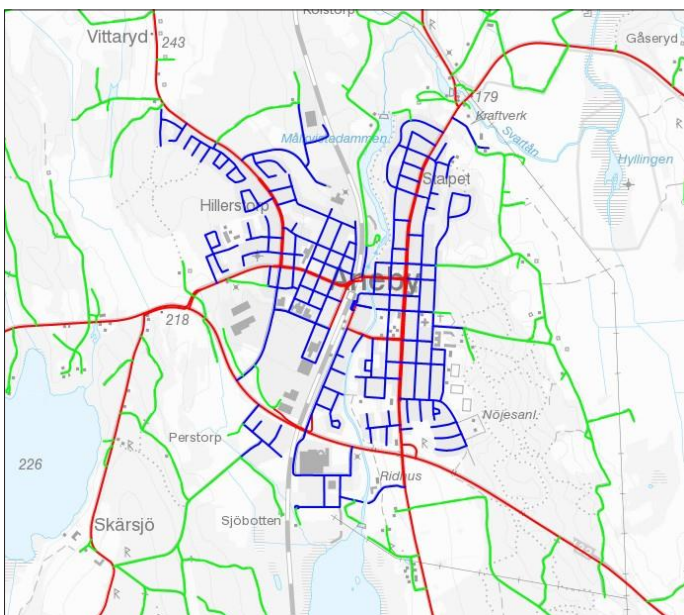
ANSVAR OCH FINANSIERING

Vägarna i kommunen har olika väghållare. Många vägar utanför tätort, på landsbygden, är så kallade enskilda vägar som underhålls av privatpersoner eller samfälligheter. Varje år betalas statsbidrag ut för skötsel av enskilda vägar. Inne i tätorter är vägarna

oftast kommunala och sköts av kommunen. Allmänna vägar, till exempel vägarna 979 och 986 som sträcker sig från Sunhult genom Hullaryd, Haurida och vidare mot Lekeryd eller vägar av större nationellt intresse, exempelvis väg 32 eller 132 är statliga och ansvaras för av Trafikverket.

Varje år kan kommunen söka statliga medel för att tillsammans med Trafikverket samfinansiera ett gång- och cykelprojekt i anslutning till en kommunal gata. I dagsläget är det till stor del genom detta system Aneby kommun finansierar anläggande av gång- och cykelvägar.

I kommunen finns relativt många vägar som sköts av Trafikverket och som kommunen därför själva inte har rådighet över. Många av de insatser som behöver göras i gång- och cykelavseende är kopplade till just statliga vägar och eftersom kommunens möjlighet att påverka var staten prioriterar finansiering av gång- och cykelvägnätet är begränsat, är förslag till åtgärder kopplade till just dessa svåra att prioritera kring eller styra över. Rekommenderade åtgärder kommer dock finnas med även för de vägar som är statliga. Kommunen hoppas kunna arbeta med dem på sikt.



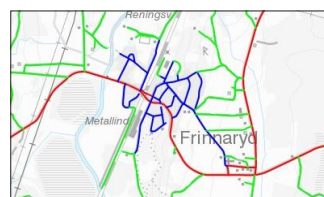
Aneby



Vireda



Hullaryd



Frinnaryd



Sunhultsbrunn

Vägbållarskap. Utsnittet ur kartan visar alla områden i kommunen där det finns kommunalt vägbållaransvar. Röda vägar = statliga, blå vägar = kommunala och gröna vägar = enskilda (karta från NVDB)

DEL 2: PLANFÖRSLAG

gång- och cykelvägnät

cykelparkering och övrig service

drift och underhåll

turism och rekreation

information och kampanjer

prioritering, uppföljning och utvärdering

GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

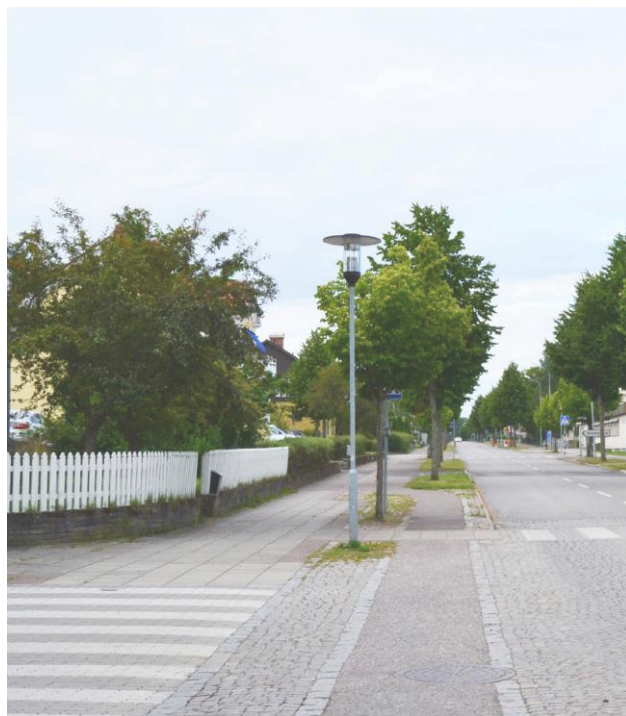
NULÄGE

Trafiksäkerheten i Aneby kommun och inne i Aneby tätort är jämförelsevis mycket god delvis tack vare att stora satsningar tidigare gjorts på hastighetsdämpande åtgärder samt förbättringar av framkomlighet och tillgänglighet. Gång- och cykelvägnätet är relativt väl utbyggt och många gator i samhället är breda med plats för trottoar på båda sidor om vägen. Gång- och cykelstråk finns mellan ortens bostadsområden och större målpunkter så som butiker, skola och viss fritidsverksamhet. På vissa platser saknas det dock länkar i nätet och inne i tätorten har osäkra passager över bilvägar identifierats. Att gång- och cykelvägnätet inte är helt sammanhängande skapar osäkra trafiksituationer och verkar begränsande för människor som vill ta sig fram till fots eller med cykel. Även onödiga stopp, exempelvis när gång- och cykelvägen utan förvarning byter sida av vägen kan ge upphov till osäkra trafiksituationer. Vissa gång- och cykelstråk är inte belysta vilket gör att dessa platser upplevs som otrygga under dygnets mörka timmar. Det är inte bara viktigt att gång- och cykelvägarna är sammanhängande utan också att de länkar som finns är tillräckligt breda och att de oskyddade trafikanterna inte hänvisas till för smala trottoarer och snäva utrymmen.

I Sunhultsbrunn finns en cykelväg längs med väg 32 som löper genom samhället i nord-sydlig riktning. I Frinnaryd finns en kortare gång- och cykellänk under järnvägen. När det kommer till cykelvägar utanför kommunens tätorter finns det ett stråk längs med väg 32 mellan Bredestad och Blå grindar. I övrigt sker förflyttning till fots och med cykel på landsbygden och mellan samhällen längs med bilvägar.

Kommunens befintliga gång- och cykelbanor är nästan uteslutande banor där gående och cyklister delar på utrymmet. Mopedtrafik är förbjudet längs merparten av gång- och cykelvägarna i Aneby. På några få platser i Aneby tätort är cyklister och fotgängare skilda åt, så är fallet vid passagen under järnvägen och längs stråken utmed Storgatan och Köpmangatan.

En enkel inventering av gång- och cykelvägnätet i Aneby tätort har gjorts och presenteras som bilaga i gång- och cykelplanen, se karta sidan 26.



Befintligt gång- och cykelstråk utmed Storgatan i Aneby tätort



Cykelbana som plötsligt upphör på Jönköpingsvägen i Aneby tätort

VÅR AMBITION

Gång- och cykelplanen fokuserar på att främst förbättra villkoren för att ta sig till fots eller med cykel i vardagen för att nå exempelvis affär, vårdcentral, jobb eller skolan. Ambitionen är också att arbeta med ökad trafiksäkerhet i de mindre orterna och på landsbygden.

Aneby vill ha ett attraktivt och tryggt samhälle där både gående och cyklister kan röra sig på ett säkrare sätt, men där även samspelet med fordonstrafik förbättras. Invånare i Aneby kommun ska välja att i sin vardag gå och cykla istället för att ta bilen, inte minst när det gäller korta resor under 5 km.

Det vill vi uppnå genom:

Att förbättra gång- och cykelvägnät så att bostadsområdena i första hand i Aneby tätort är sammanlänkade med målpunkter så som arbetsplatser, skolor, kollektivtrafik, vård och service. Det handlar om att i viss mån komplettera vägnätet med nya gång- och cykelstråk men främst att förtydliga och förstärka befintliga gång- och cykelvägar genom till exempel skyltning, belysning samt att ordna säkra passager över bilvägar där många fotgängare och cyklister rör sig. Idag är flera av de korsningar där fotgängare och cyklister möter biltrafik utformade på biltrafikens villkor. Här finns möjlighet att genom rätt utformning prioritera de oskyddade trafikanterna och på så vis göra det tryggare och säkrare att cykla och gå i Aneby. För att säkerställa säkerheten för de oskyddade trafikanterna är det viktigt att utforma den fysiska miljön så att biltrafikens hastighet är låg där fotgängare och cyklister möter biltrafik. Vid utbyggnad och förbättring av gång- och cykelvägnätet prioriteras säkra skolvägar särskilt.

Ska fler välja att gå eller cykla krävs att fotgängare och cyklister kan känna sig trygga i trafiken. Den upplevda tryggheten handlar inte bara om säkra passager och vägbanor åtskilda från biltrafiken, den upplevda tryggheten handlar också om att de stråk trafikanterna rör sig längs är upplysta och utformade på ett bra sätt. För fotgängare kan det ibland upplevas som otryggt att dela vägbana med cyklister, varför Aneby kommun i möjligaste mån bör verka för att gående och cyklister separeras och får skilda banor.

Ska fler välja cykeln som transportmedel bör cykelvägarna vara gena och utan onödiga hinder. Utformningen av gång- och cykelvägarna är av stor vikt, att de är tillräckligt breda, har en bra beläggning och att de är utformade på ett sådant sätt att framkomligheten är god för äldre och funktionshindrade liksom personer som bär och drar (barnvagnar, bagage osv.) Alla gångytor ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp. Utformningen av nya cykelvägar bör också anpassas efter det faktum att elcykel blir allt vanligare.

Skyltar och cyklar utgör ofta hinder i gångbanan. För att förhindra detta bör en särskild möbleringszon skapas där man kan placera skyltar, papperskorgar, cykelställ m.m. Utformningen av gång- och cykelvägar bör också ske på ett sådant sätt att det är tydligt för trafikanterna var cyklistens, fotgängarens och bilens plats är i stadsrummet. Arbeta med skyltning, vägvisning och tydliga markeringar i vägbanan bör därför utvecklas och förbättras.

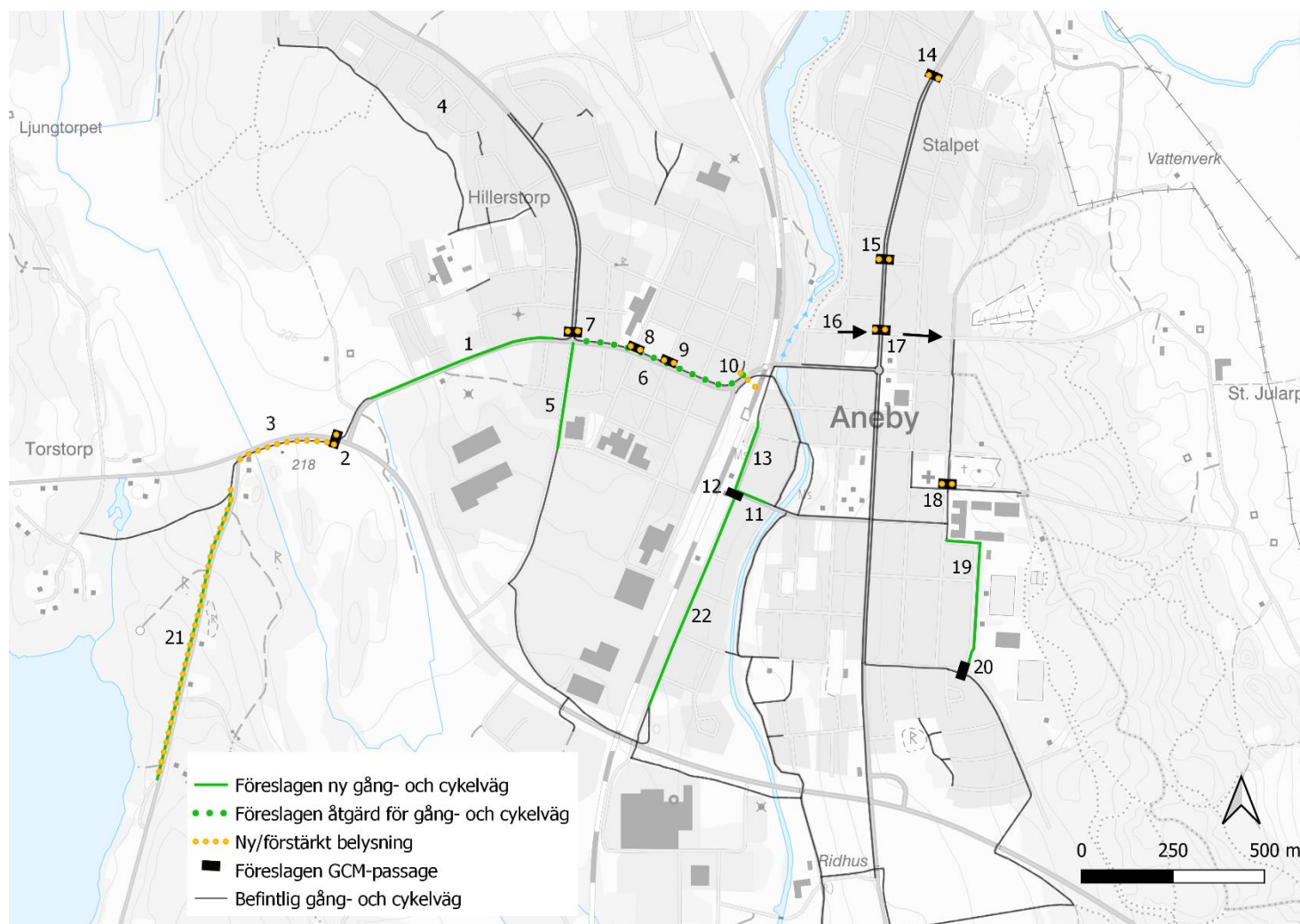
Riktlinjer och prioriteringar för utveckling av gång- och cykelvägnätet

- Ett sammanhängande gång- och cykelvägnät
- Säkra passager där oskyddade trafikanter möter biltrafik
- Förstärkt belysning vid korsningar
- Gång- och cykelvägar ska utformas på ett sätt så det är lätt för alla att ta sig fram
- Utbyggnad av säkra skolvägar prioriteras
- Tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister prioriteras
- Vägvisning, skyltning och markering av gång- och cykelstråk utvecklas och förbättras

Förslag till utveckling av gång- och cykelvägnätet

Utifrån riktlinjerna på föregående sida samt NTF:s analys har ett mer konkret planförslag arbetats fram för utvecklingen av gång- och cykelnätet i Aneby tätort. Olika typer av åtgärder föreslås, dels utbyggnad av gång- och cykelvägnätet så att det blir mer sammanhängande men också andra åtgärder för att

förbättra trafiksäkerheten och öka tryggheten längs med gång- och cykelstråken i kommunen. Alla åtgärder syftar till att öka framkomligheten för fotgängare och cyklister.



Föreslagen utbyggnad av gång- och cykelvägnät i Aneby tätort

.....

1 Jönköpingsvägen. Sträckan mellan Grännavägen och väg 132 behöver kompletteras med gång- och cykelväg för att knyta ihop centrum med bland annat Skärsjö udde. Statligt väghållaransvar.

2 Passage för gång- och cykeltrafikanter över väg 132. Detta är den enda gång- och cykelpassagen över väg 132 som inte är planskild. Det är mycket viktigt att passagen utformas på ett säkrare sätt för fotgängare och cyklister. Förstärkt belysning rekommenderas. Statligt väghållaransvar.

3 Ny belysning längs gång- och cykelvägen utmed väg 132. Detta för att skapa ett upplyst stråk hela vägen från Skärsjö udde in till Aneby tätort. Kommunalt väghållaransvar.

4 Vittarydsområdet

Kommunen rekommenderar att skolbarn som ska ta sig från Vittarydsområdet på västra sidan Grännavägen bör cykla genom bostadsområdena ner till Vattengatan för att sedan gå på Jönköpingsvägen via en korsning vid Grännavägen. Detta för att i möjligaste mån undvika trafiken och den relativt exponerade cykelbanan längs med Grännavägen. Skyltning på sträckan skulle kunna förtydliga för andra trafikanter att det är barns cykelväg till skolan. Kommunalt väghållaransvar.

5 Grännavägen, söder om Jönköpingsvägen.

Ny gång- och cykelbana alternativt nytt cykelfält längs med Grännavägen. Åtgärden tydliggör oskyddade trafikanters plats i vägbanan, ökar trafiksäkerheten och länkar samman redan befintliga gång- och cykelstråk. Kommunalt väghållaransvar.

6 Jönköpingsvägen. Grännavägen till Köpmansgatan. Separera och tydliggör gång- och cykelväg med mittlinje. Detta bidrar till ökad trygghet, särskilt för äldre och funktionsnedsatta. Det ökar också framkomligheten för cyklister. Statligt väghållaransvar.

7 Passage i korsningen Grännavägen/Jönköpingsvägen bör göras säkrare för fotgängare och cyklister. Detta kan uppnås genom att göra om övergångstället till en GCM-passage och förstärka belysningen vid passagen. Statligt väghållaransvar.

8 GCM-passage föreslås vid Västerlånggatan/Jönköpingsvägen. En säker passage är viktig för att få ett bra flöde för gående och cyklister längs med Jönköpingsvägen och att skolbarn ska kunna ta sig till Furulidskolan på ett säkert sätt. Förstärkt belysning föreslås vid passagen. Statligt väghållaransvar.

9 GCM-passage föreslås vid Karlegatan/Jönköpingsvägen. En säker passage är viktig för att få ett bra flöde för gående och cyklister längs med Jönköpingsvägen och att skolbarn ska kunna ta sig till Furulidskolan på ett säkert sätt. Statligt väghållaransvar.

10 Övergången vid Jönköpingsvägen/ Industrigatan är utformad med gupp i vägbanan så att fordonstrafiken saktar ner. För att tydliggöra ytterligare är det viktigt med förstärkt belysning vid passagen. Statligt väghållaransvar.

11 Skolgatan (från Svartåparken till Järnvägsgatan). Nytt cykelfält alternativt kombinerad gång- och cykelbana. Länkar samman befintlig gc-väg med stationen. Cykelbanan gör det inte bara lättare att cykla mellan stationen och östra Aneby eller Furulidskolan, utan gör det också tydligt för övriga trafikanter hur och var cyklister rör sig. Statligt väghållaransvar.

12 En säker passage föreslås över Järnvägsgatan. Passagen är viktig för att göra det tydligare var gående och cyklister kan korsa gatan på ett säkert sätt. Det blir dessutom tydligt för andra trafikanter hur gående och cyklister rör sig. Statligt väghållaransvar.

13 Järnvägsgatan (sträckningen Skolgatan-Resecentrum). Nytt cykelfält alternativt kombinerad gång- och cykelväg. Cykelbanan gör det inte bara lättare att cykla till och från stationen från östra Aneby och Furulidskolan, utan gör det också tydligt för övriga trafikanter hur och var cyklister rör sig vid stationsområdet. Statligt väghållaransvar.

14 GCM-passage med förstärkt belysning över Storgatan vid Österlånggatan – Målqvist-väg. Detta, tillsammans med vägvisning, leder skolbarn till Furulidskolan på Österlånggatan och vidare på den mindre trafikerade Skogsgatan istället för Storgatan. Statligt väghållaransvar på Storgatan.

15 GCM-passage med förstärkt belysning över Storgatan vid Grengatan. Detta, tillsammans med vägvisning, leder skolbarn till Furulidskolan på Österlånggatan och vidare på den mindre trafikerade Skogsgatan istället för Storgatan. Statligt väghållaransvar på Storgatan.

Passagera över Storgatan föreslås kombineras med någon form av hastighetsdämpande åtgärd för biltrafiken. Det skulle bidra till lägre hastigheter på Storgatan vilket skulle göra det tryggare och säkrare för fotgängare och cyklister längs med hela sträckan.

16 Tomtebogatan och Skogsgatan. Hänvisa skolbarn och andra oskyddade trafikanter med hjälp av information och skyltning att välja att cykla Tomtebogatan och Skogsgatan istället för Storgatan. Kommunalt väghållaransvar.

17 Tomtebogatan och Storgatan. Barn som tar sig till Furulidskolan norrifrån rekommenderas att gå och cykla Tomtebogatan och Skogsgatan. En tydlig passage med förstärkt belysning är därför viktig. Statligt väghållaransvar.

18 GCM-passage vid Skogsgatan – Jularpsvägen. Passagen skapar en säkrare överfart till skolområdet och gör det också tydligt för andra fordon var oskyddade trafikanter rör sig. Vid Furulidsområdet är det viktigt att det enkelt och på ett säkert sätt går att ta sig till en cykelparkering. En naturlig övergång skulle därför vara vid Jularpsvägen där nya parkeringar kommer byggas. Förstärkt belysning rekommenderas här. Kommunalt väghållaransvar.

19 Furulidsgatan. Ny gång- och cykelväg alternativt cykelfält som länkar samman befintligt gång- och cykelvägnät. Åtgärden ökar säkerheten och framkomligheten på vägen till både Furulidsområdet och Furulidskolan. Kommunalt väghållaransvar.

20 GCM-passage över Bredestadvägen vid Furulidsgatan. Passagen möjliggör en säker överfart till Furulidsområdet och vidare till Furulidsskolan. Den blir en naturlig fortsättning på den föreslagna nya gång- och cykelvägen utmed Furulidsgatan och länkar samman denna med redan befintliga gång- och cykelstråk. Kommunalt väghållaransvar.

21 Belyst gc-väg utmed väg 961 till Skärsjösjöns badplats. Vägen skulle öka säkerheten och upplevas tryggare för alla som tar sig till och från badplatsen. Eventuellt kan ett område norr om badplatsen bli intressant för framtida bostäder och detta motiverar starkt en gc-väg fram till väg 132. Statligt väghållaransvar.

22 Gång- och cykelbana utmed Järnväggsgatan. Länkar samman den södra delen nära Attends med resecentrum. En gc-väg motiverar till ökad cykelpendling till arbetsplatser samt bidrar till en säkrare trafikmiljö för de boende i området. En hastighetsöversyn bör göras i samband med denna åtgärd.

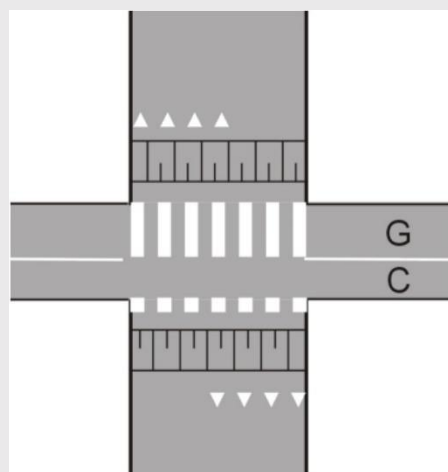
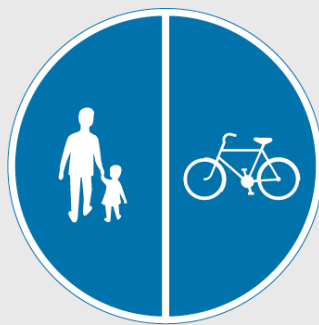


Illustration av en säker gång- och cykelpassage med fartdämpande upphöjningar. Ett effektivt alternativ kan vara att istället ha en fartdämpning några meter innan passagen, då tvingas fordon sakta ner i tid och blir därmed varnade om gång- och cykelpassagen (VGU).



Exempel på skyltning. Här tydliggörs en separering av de oskyddade trafikanterna.



I samband med utbyggnad och nybyggnation av Tallbackaskolan ses trafiksituationen på platsen över vad gäller trafikflöden, enkelriktning och parkeringsmöjligheter.

Sammanfattning

Flera sträckor i det befintliga gång- och cykelvägnet har eftersatt underhåll och detta bör beaktas i planeringen av nya gc-åtgärder som i sin tur kommer kräva regelbundet underhåll.

Åtgärder ska främst ske vid gång- och cykelvägar i de mest centrala delarna av Aneby tätort. Detta för att skapa samlade och sammanhängande stråk med hög säkerhet för så många trafikanter som möjligt. Prioritering bör ske kring trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister mellan centrala Aneby och Stalpet respektive västra Aneby.

För att minska konfliktpunkter och för att skapa en tydlighet för oskyddade trafikanter bör separering ske mellan gående och cyklister. Detta kan till exempel innebära linjemarkeringar på gång- och cykelvägar.

Utifrån rekommendationer i NTF:s rapport föreslås att kommunen genomför en inventering av övergångsställen och passager för att få ett underlag till prioritering av om- och nybyggnationer av GCM-passager.

För säkrare framkomlighet bör kommunen utarbeta en plan för skyltning och hänvisning till lokala besöksmål, så som skolor och turistattraktioner, i syfte att styra flödena av oskyddade trafikanter. Exempel på detta är färdväg genom villakvarteren till Parkskolan i östra Aneby, samt kvarteren öster om Storgatan mot Furulid- och Tallbackaskolan.

FAKTA

Trafikverket ska i sitt målstyrningsarbete arbeta med säkra GCM-passager. Detta är viktigt både på kommunala gator och statliga vägar. En GCM-passager definieras som säker om den är planskild eller om 85% av bilisterna kör maximalt 30 km/tim.

CYKELPARKERING & ÖVRIG SERVICE

NULÄGE

Cykelparkeringar är en viktig del av cykelinfrastrukturen och behövs på platser där man startar och avslutar sin resa. Parkeringar behövs alltså främst vid platser så som hemmet, skolan, arbetsplatsen, affärer och i anslutning till kollektivtrafik. Tillgången på bra och välplanerade cykelparkeringar påverkar valet av färdmedel.

Vid flera av de större målpunkterna i Aneby tätort finns idag cykelparkeringar. På några platser, så som exempelvis på Fredstorget, saknas dock cykelparkeringar helt. Att ordna säkra cykelparkeringar i anslutning till resecentrum och busshållplatser kan bidra till att fler väljer cykel och kollektivtrafik istället för att ta bilen. Det är också viktigt att det runt om i kommunen ordnas cykelparkeringar på de platser där de behövs som mest.

För fotgängaren är det inte bara viktigt att gångbanan är av bra kvalitet och att den sköts på ett bra sätt, platser för vila gör också stråken mer trivsamma. Bänkar finns i dagsläget utplacerade längs med ett antal stråk i Aneby tätort.

VÅR AMBITION

Att det finns tillgång till en säker och smidig parkering är för flera cyklister avgörande för att välja att ta cykeln till sitt resmål. Det är därför viktigt att cykelparkeringar av bra standard ordnas på de platser där de behövs som mest och att fotgängare och cyklister ges plats i det offentliga rummet. Även offentliga cykelpumpar ska finnas tillgängliga på strategiska platser. För den gående är det viktigt att det finns tillgång till bänkar för vila längs med gångstråk i kommunens tätorter.

Det vill vi uppnå genom:

Att ordna säkra cykelparkeringar i första hand vid tätorternas större målpunkter. Torg, tågstationen och busshållplatser prioriteras. Cykeln ska här ges plats, men inte på bekostnad av fotgängares framkomlighet. Bra utformade cykelparkeringsplatser, på rätt ställen gör det mer attraktivt för cyklister. På platser där cykeln står en längre tid är det viktigt med säkra parkeringar, där det finns möjlighet att låsa fast ramen och där cykeln kan stå på en väderskyddad plats. Vid korttidsparkering, nära en butiksentré, kan närheten vara mer prioriterad än säkerheten. Utveckling och förbättring av cykelparkeringar vid skolor bör också prioriteras. Vid placering av nya cykelparkeringar är det viktigt att dessa placeras på platser där det finns behov av dem, på cyklistens villkor.

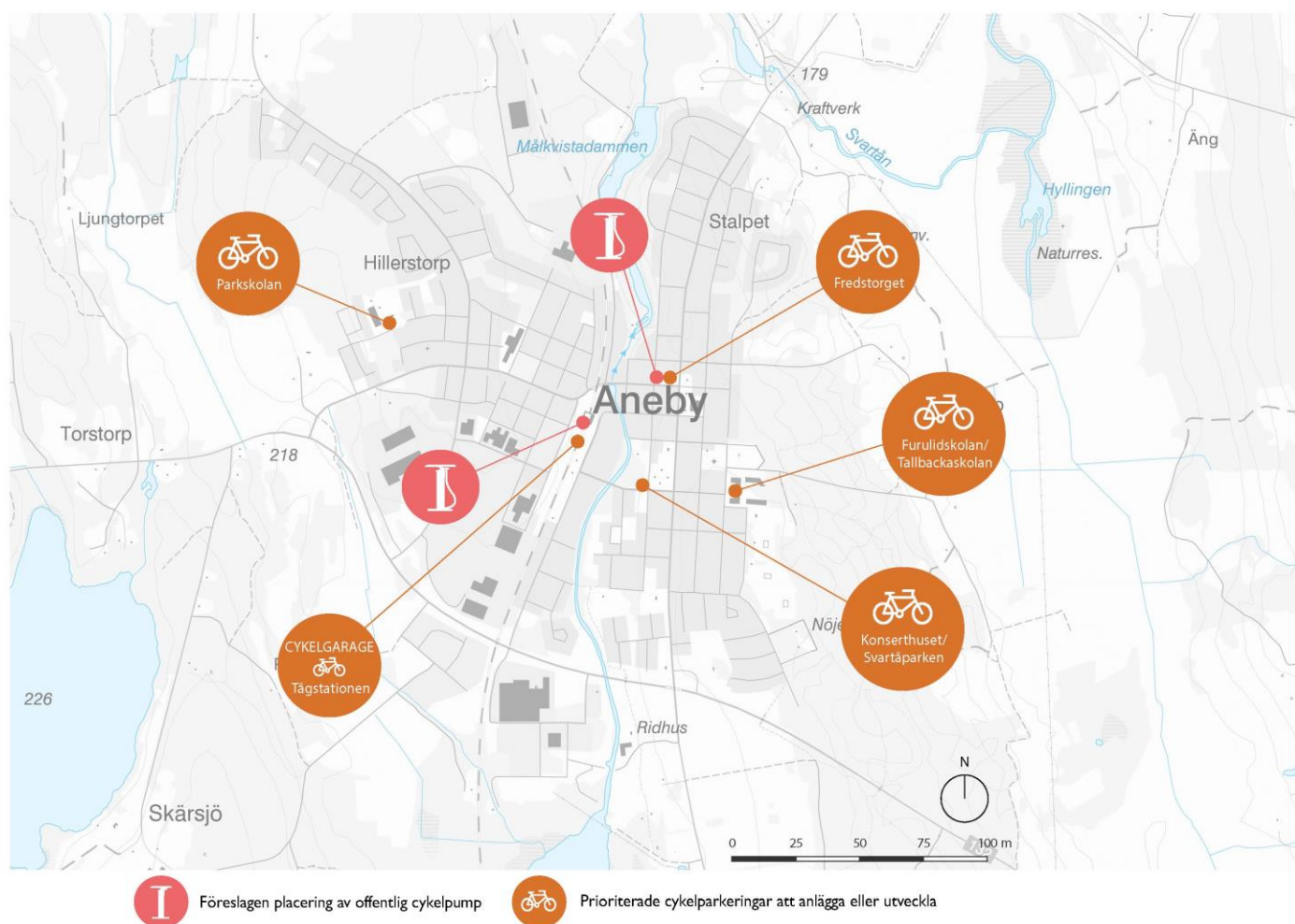


Offentliga cykelpumpar är en service som gör att cykeln får större plats i det offentliga rummet och uppmuntrar till cykling. I Aneby tätort bör cykelpumpar i första hand placeras ut på ett par strategiska platser.

Många fotgängare är beroende av viloplatser så som bänkar för att kunna röra sig ute. Att ordna sittplatser utmed gångstråk bidrar också till att stråken kan fungera mer som en plats att vara på och mötas, och inte bara en transportsträcka. Bänkar bör vara placerade indragna från gångbanan så att de inte utgör ett hinder för de som går på banan. Bänkarna bör också vara utformade med ryggstöd och armstöd samt en bra sitthöjd så att de är användbara för personer med rörelsehinder.

Riktlinjer och prioriteringar för utveckling av cykelparkering och övrig service

- Ordnande och utveckling av cykelparkeringar i anslutning till större målpunkter (torg, tågstation, busshållplatser) prioriteras
- Cykelparkeringar på platser där man ofta ställer cykeln under en längre tid kan med fördel förses med väderskydd och möjlighet till ramlåsning
- Kommunen ska arbeta för att offentliga cykelpumpar ordnas
- Ordnande av bänkar i anslutning till gångstråk prioriteras





DRIFT & UNDERHÅLL

NULÄGE

Drift och underhåll är viktigt för att få fler att cykla och gå. Genom välskötta och halkfria cykel- och gångvägar ges en bra framkomlighet och liten risk för halkolyckor.

Drift och underhåll av kommunala gator sköts av tekniska enheten, allmänna vägar sköts av Trafikverkets entreprenörer och enskilda vägar sköts av privata fastighetsägare och samfälligheter. Gång- och cykelvägarna i Aneby är generellt av god standard och underhålls väl. På vissa sträckor, oftast de mindre använda och mer i utkanten av centrum märks mer ogräs och ojämnheter i underlaget. Även markeringar och separerande linjer har ibland skavts bort och syns dåligt.

VÅR AMBITION

Att ha en bra standard på gång- och cykelvägnätet både sommar och vinter måste prioriteras. Att gång- och cykelbanor är av bra standard och underhålls väl är viktigt, inte minst för äldre och funktionsnedsatta och deras möjlighet att ta sig fram. Att vägnätet håller en god standard är också viktigt i arbetet för att få fler Anebybor att resa till fots och med cykel.

Det vill vi uppnå genom:

Vi ska även fortsättningsvis prioritera snöröjning längs kommunens gång- och cykelvägar, snöröjning längs med dessa stråk startas vid tre cm djup. Vägarna ska även hållas halkfria. Vid anläggning av nya gång- och cykelvägar tas kommande kostnader för drift och underhåll i beaktning för att säkerställa att en god standard kan upprätthållas längs med alla gång- och cykelstråk.

Vi arbetar för att skapa jämna ytor på våra gång- och cykelstråk. Arbetet innefattar bland annat förhindrande av rotinträngning men också arbete med val av lämplig beläggning. Underhåll av träd och buskar är viktigt för säker framkomlighet.

Vi åtgärdar anmälda brister snabbt för att bibehålla en god standard i gång- och cykelvägnätet.

Riktlinjer och prioriteringar för utveckling av drift och underhåll

- Snöröjning på gång- och cykelvägar startas vid tre cm djup.
- Vi arbetar för slätare gång- och cykelbanor.
- Vi åtgärdar anmälda brister snabbt.



TURISM & REKREATION

NULÄGE

Aneby är en vacker och levande landsbygdskommun med ett varierande och intressant landskap. Att kunna uppleva naturen på cykel, eller till fots, är ett utmärkt sätt att lära känna kommunen. Det är också en viktig kvalitet som boende i kommunen, där möjligheter till att röra sig fritt gör landsbygden attraktiv att bo på.

I kommunen finns ett antal rundor och leder att cykla och gå. Flera av dessa är kortare rundor på några kilometer och lämpar sig för dagliga promenader eller joggingrundor, andra är längre och planeras med fördel över lite längre tid. Många sträckor saknar vägvisning och skyltning. Kartor och information kring lederna finns i viss utsträckning, men marknadsföring som även är kopplat till övernattning, rastplatser, fiske, sevärdheter samt kollektivtrafik saknas ofta.

VÅR AMBITION

För att kunna visa upp Aneby kommun, samt erbjuda attraktiva och tillgängliga boendemiljöer är det viktigt att man upplever att det är tryggt och säkert att förflyta sig till fots eller med cykel, oavsett om man rastar hunden eller cyklar som turist med familjen.

Det vill vi uppnå genom:

Att marknadsföra vägar, leder och slingor som är lämpliga att gå och cykla är ett steg i att synliggöra Anebys varierande landskap och öka motivationen att gå och cykla. Kartor och information om sevärdheter, rastplatser, övernattning och andra målpunkter kan förenkla och inspirera för besökare, samtidigt som andra verksamheter i turistbranschen kan stärkas.

Tydlig vägvisning och skyltning underlättar också på längre rundor och där det kan vara långt till ett stopp. Ur trafiksäkerhetssynpunkt i anslutning till större vägar är det också viktigt att gående och cyklister vet vilka vägar de ska välja och att motorburna förare blir medvetna om oskyddade trafikanter. Vid vissa målpunkter kan man även tänka sig att cykelpumpar tillhandahålls.

Flera leder, både inne i Aneby tätort och ute på landsbygden går i varierande terräng. Där möjlighet finns ska sträckor förbättras och tillgänglighetsaspekter, som till exempel underlag, lutning och belysning beaktas vid skötsel av befintliga leder samt i områden där nya stråk planeras. Detta möjliggör att fler på ett säkert och tryggt sätt ska kunna ta del av sträckorna.



Turist- och rekreationsleder

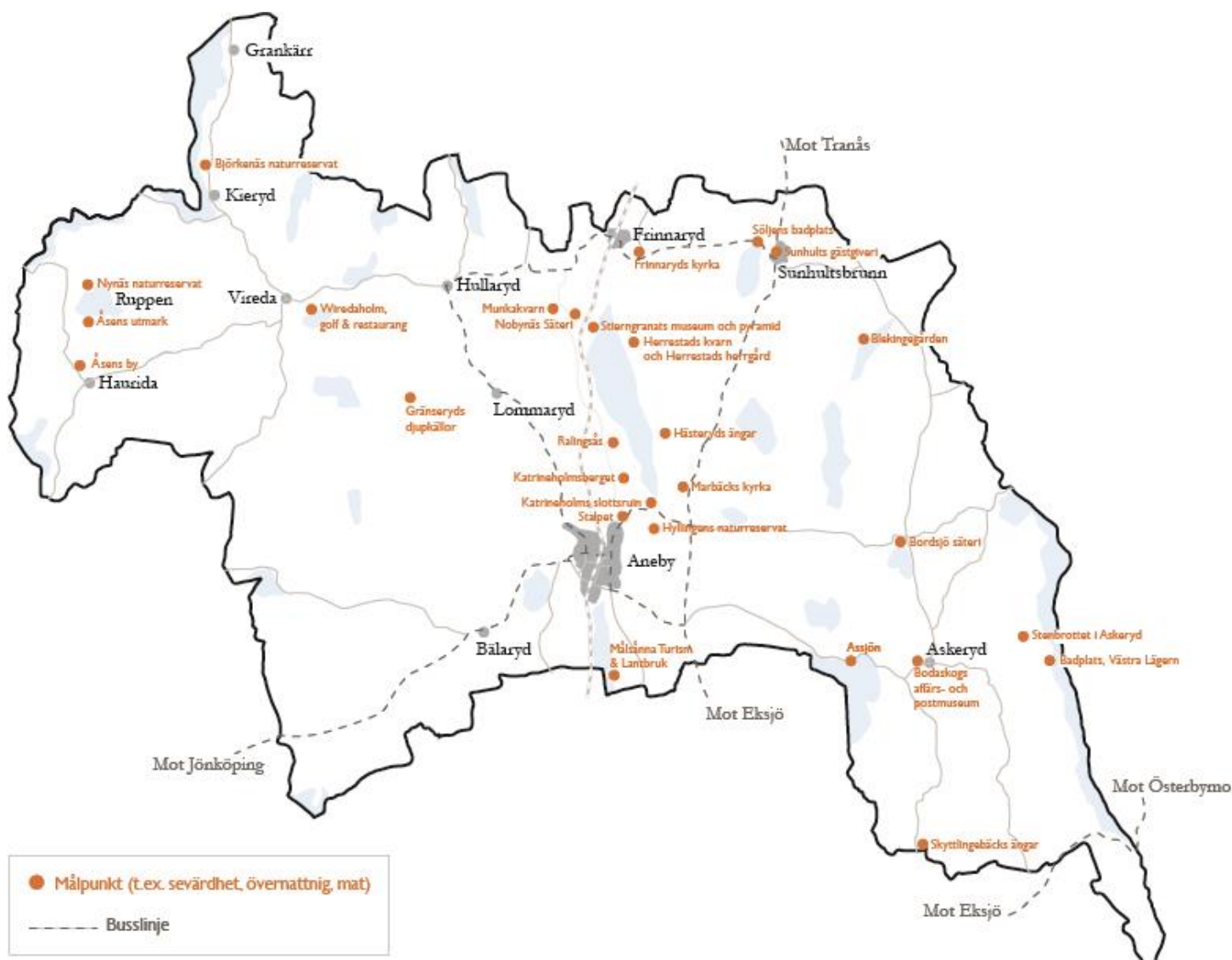
Målpunkterna i kartan är exempel på sevärdheter som är tacksamma att koppla till ett lämpligt cykelstråk eller vandringsled. Sådana kan utgöra till exempel naturreservat, badplatser eller övernattningsmöjligheter. Även kopplingar till busslinjer kan vara till hjälp.

Det finns många mindre vägar i kommunen som, tack vare låg trafikmängd, passar bra att cykla på och som täcker många av de natur- och kulturhistoriskt intressanta platser som finns. Att välja ut några vägar eller slingor som representerar olika delar av kommunen kan vara ett sätt att begränsa insatsen som behöver göras i form av bland annat kartor och marknadsföring.

Riktlinjer och prioriteringar för utveckling av turism och rekreation

- Öka marknadsföringen kring vägar som är lämpliga att cykla i kommunen.
- Identifiera och koppla målpunkter och sevärdheter till befintliga stråk, samt nya stråk och slingor som planeras.
- I Aneby tätort, se över promenadstråk utifrån tillgänglighetsaspekter.
- Stötta privata initiativ där kommunen ej är väghållare
- Underhåll och se regelbundet över skyltning på kommunens befintliga stråk och leder.

Urval av målpunkter samt busslinjer som kan kopplas till cykeling och rekreation



INFORMATION & KAMPANJER

NULÄGE

För att fler ska välja bort bilen för de kortare resorna behövs påverkansåtgärder för att åstadkomma attityd- eller beteendeförändring hos människor. Tillsammans med genomförande av fysiska åtgärder kan sådana satsningar ge effekt. I dagsläget finns inga fasta former för information och cykelkampanjer i Aneby kommun.

VÅR AMBITION

I Aneby kommun vill vi skapa attityd och beteendeförändringar som gör att fler väljer att gå eller cykla, men också så att fler vet hur man tar sig fram på ett säkert sätt i trafiken.

Marknadsföring är ett viktigt verktyg för att ändra attityder och beteenden. Genom marknadsföring kan cykelns fördelar förmedlas men också information om hur man som cyklist tar sig fram på ett säkert sätt i trafiken.

Information till barn och unga i kommunen är här särskilt viktig – så att de får alla förutsättningar att ta sig till och från skolan på ett säkert sätt.

Det vill vi uppnå genom:

Att i skolan regelbundet informera om cykling och cykelns fördelar. NTF i Jönköping skulle till exempel kunna involveras i undervisningssyfte vid återkommande tillfällen. Att dessutom ordna informationskampanjer av olika slag, gärna riktade mot skolbarn

eller arbetspendlare i kommunen kan få genomslagskraft om även det görs regelbundet.

Kampanjer kan ordnas årligen och vid sådana tillfällen kan information förmedlas, om till exempel vikten av samspelet mellan trafikanter, att använda hjälm, reflexer samt god belysning. Passande tema kan planeras in beroende när på säsongen kampanjen hålls.

Marknadsföring av *minskohvag.se* kombinerat med ”vandrande skolbuss” rekommenderas för föräldrar och elever. Att starta en ”vandrande skolbuss” kan ge en mängd fördelar. Barnen lär sig att förstå trafikmiljön, en säkrare miljö uppnås vid skolorna och motion och frisk luft gör barnen mer koncentrerade i skolan.

Riktlinjer och prioriteringar för utveckling av information & kampanjer

- Barn och ungdomar i skolan är en prioriterad grupp i arbetet med att få fler att cykla och gå, och fler att cykla säkert
- Arbete för att öka pendlingsresorna till fots prioriteras. Att få fler anställda vid Aneby kommun att välja att gå eller cykla till jobbet skulle få stort genomslag i kommunen i stort



Bilden kommer från en Stockholmsförort där föräldrar engagerat sig och startat "Gåtåget" där de turas om att ta barnen till skolan. Frisk luft och motion gör barnen mer koncentrerade i skolan, samtidigt som morgonstressen minskar för föräldrar. Källa: SvD

PRIORITERING AV GC-ÅTGÄRDER

Genomförande av gc-åtgärder kommer i första hand kunna göras på de platser där kommunen är huvudman varav stora delar av det är kopplade till att ta sig till och från skola.

I andra hand sker åtgärder som bidrar till att komplettera och förstärka det befintliga systemet av vägar, korsningar eller belysning, till arbetsplatser och andra målpunkter i samhället.

Parallellt har kommunen en kontinuerlig dialog med Trafikverket om önskvärda och behövliga åtgärder på de gator som Trafikverket ansvarar för.

Åtgärder som kan främja gång och cykling utanför Aneby tätort, kan i viss mån ske parallellt, till exempel att de kopplas till utveckling av turism och friluftsliv eller som byprojekt som kommunen kan stötta och delfinansiera ihop med föreningar och byalag.

Även kampanjer och utbildningsfrågor bör ske parallellt med genomförande av fysiska åtgärder. För att nå framgång är det viktigt med långsiktiga satsningar och att kontinuiteten behålls hellre än att projekt genomförs för att sedan lämna en lucka. Att etablera en ”kultur” av cykelfrågor är viktigt för att kunna tillåta eventuella pauser och uppehåll.



UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Uppföljning och utvärdering är viktig för att nå framgång med vidare utveckling och för att kunna göra rätt satsningar där det behövs. Uppföljning kan ske genom...

...att samhällsbyggnadsavdelningen håller en nära kontakt och stämmer av med tekniska enheten som dagligen arbetar ute i kommunen och har god kunskap om trafikmiljön.

...skolan; där barns och föräldrars tankar kring trafikfrågor samlas upp, både kring det fysiska vägnätet men också i frågor kopplade till trafikutbildning samt genomförda och kommande kampanjer. Någon form av återkoppling till dessa synpunkter bör sedan ske.

...föreningen NTF som är kunniga och uppdaterade i trafikfrågor gällande gång- och cykling. De kan exempelvis tas in för att mäta och observera gång- och cykling i utvärderingssyfte.

...medborgarmöten alternativt träff med förening/byalag gällande specifika byprojekt.

I frågor om turism och marknadsföring gällande vandring och cykling i landsbygdsmiljö bör någon form av enklare plan upprättas där syfte, mål och genomförande redovisas. Ett samarbete bör upprättas mellan avdelningarna för samhällsbyggnad, fritid och kommunikation.

REFERENSER

Rapport: Analys av trafikmiljö i Aneby kommun, NTF Jönköping, 2017

”Ett gott liv i en hållbar kommun” Översiktsplan för Aneby kommun, 2013

Gång- och cykelplan, Katrineholms kommun, 2015

Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019

Ökad cykling i kommuner och regioner, Vägverket

Kartläggning av gång- och cykelvägar i Aneby tätort, Furulidskolans elever i årskurs 7-9, 2015.

Enkätundersökning avseende gång- och cykelvanor, Aneby kommun, 2016.

Intervjuer avseende gång- och cykelvanor, hemvården och Anebys kommunala råd i frågor om funktionsnedsättning, 2016.

VGU Vägar och gators utformning, Trafikverket

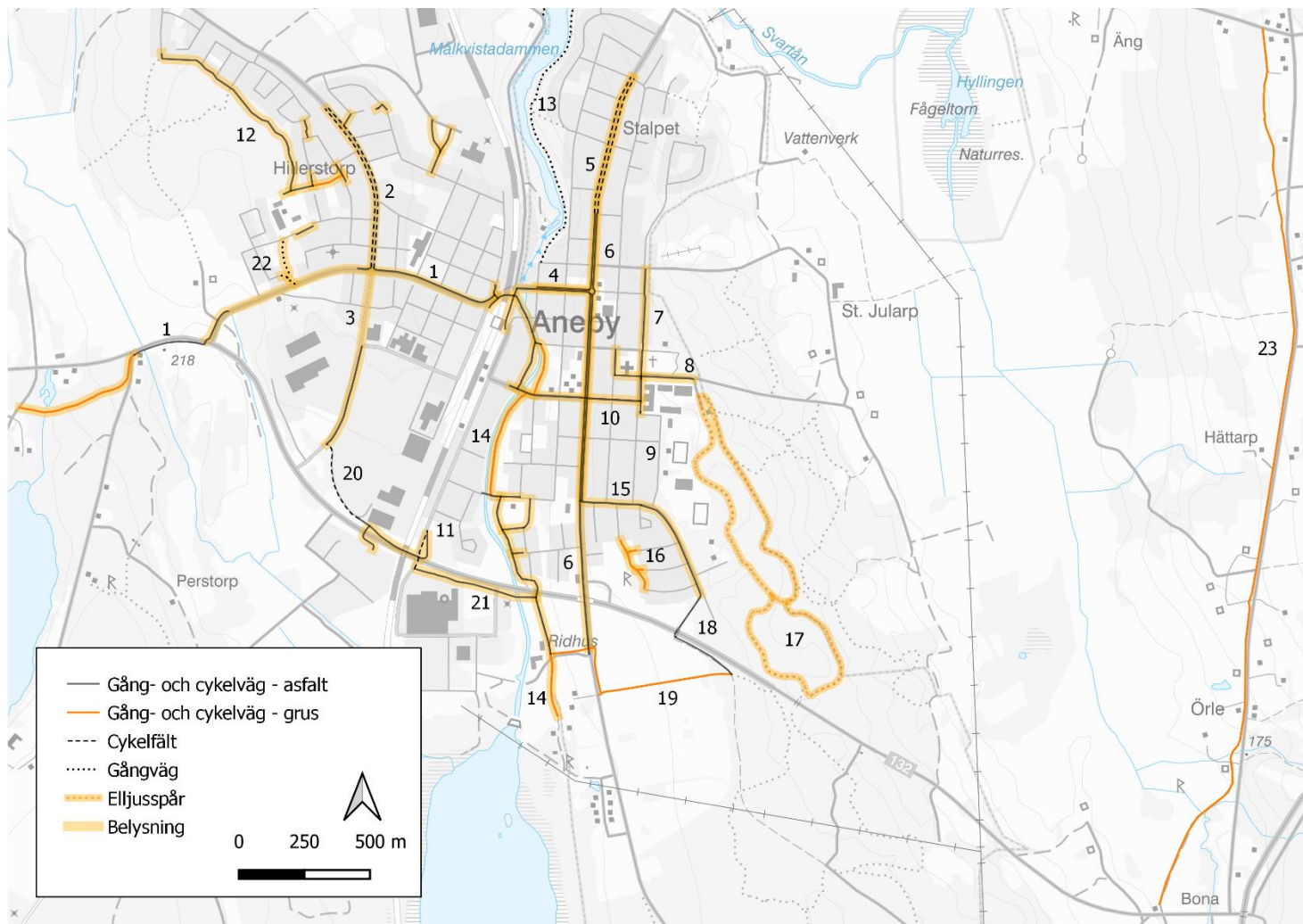
NVDB - Trafikverkets vägdatabas

Mer om ”Vandrande skolbuss” eller ”Gåtåget”: Gåtåg bot mot farliga bilister, Svenska Dagbladet, <https://www.svd.se/gatag-bot-mot-farliga-bilister>



BILAGA

INVENTERINGS KARTA



INVENTERING AV GC-VÄGNÄTET I ANEBY TÄTORT

1 Mellan Skärsjö udde och Jönköpingsvägen

Sträckan är delvis belagd med asfalt (delen Jönköpingsvägen och längs med väg 132) och resten in mot Skärsjö udde är belagd med grus. Sträckan längs väg 132 och en bit in på Jönköpingsvägen är bitvis ojämn i beläggningen och ogräs har vuxit upp.

Skyltning för gång och cykel (ej moped) finns i början på gc-vägen innan väg 132 samt i båda riktningar vid 132. Vid Grännavägen saknas skyltning men trottoarkant utgör en gräns mellan gående och cyklister. Från Grännavägen fram till korsningen innan järnvägen används samma yta av såväl gående som cyklister utan markeringar eller skyltar. Gång- och cykelbanan är tydligt skild från bilvägen genom en gräsremsa.

Korsning över väg 132 är en plankorsning, ingen refug finns och korsningen upplevs därför inte som säker.

Vid Grännavägen saknas en tydlig och säker gcm-passage, så även vid Västerlånggatan och Karlegatan.

Den del av gång- och cykelvägen som sträcker sig längs med väg 132 saknar belysning.



1. GC-väg mot väg 132 och Skärsjö udde är i behov av underhåll, bland annat på grund av ojämnheter i asfalten.



1. Trottoar och cykelbana uppbör på Jönköpingsvägen

2 Grännavägen: Vittaryd till Jönköpingsvägen

Endast bilväg med smal vägren, ingen gång- och cykelväg. Hastighetsdämpande avsmalning strax innan Grönkällegatan och Videgatan. Trottoar på västra sidan strax efter Grönkällegatan, efter 150 meter börjar trottoar även på östra sidan, samt cykelbana på båda sidor vägen. Cykelbana och vägbana skiljs åt genom en markering i gatan.

Inga särskilda passager eller övergångsställen finns. Första övergångsställe efter Lommarydsvägen. Vägen är belyst, ingen förstärkt belysning för gång- och cykel.



2. Trottoar och en otydlig cykelbana på Grännavägen

3 Grännavägen: Jönköpingsvägen till väg 132

Asfalterad bilväg med trottoar på båda sidor vägen. En bit innan Stigbergsvägen upphör trottoaren. Efter Stigbergsvägen följer sedan en gång- och cykelväg i gott skick med skyltar i norr och söder. Gång- och cykelvägen är avdelad från bilvägen genom GCM-stöd.

Från Grännavägen går en gång- och cykelbana i sydöstlig riktning, genom tunnel under väg 132 mot södra industriområdet, samt parallellt med 132 på bro, över järnvägen och ner i en tunnel under 132 mot Attends respektive Järnvägsgatan mot centrum. Det finns inga andra passager eller övergångsställen.

Grännavägen är belyst med gatljus och även GC-vägen vid väg 132 och vidare mot Attends samt Järnvägsgatan är belyst. Kommunal belysning saknas på sträckan som går från Grännavägen genom kvarteret Sågen (privat mark).



3. Trottoar på södra delen av Grännavägen. Cykelväg saknas.

4 Köpmansgatan

Vägen är i bra skick, belagd med asfalt, sten och taktila stråk som tydligt visar var respektive trafikant ska röra sig. Även trädplantering längs med gatan separerar oskyddade trafikanter från biltrafik. Bilar håller relativt låg hastighet. Taktila stråk, planteringar samt vissa korsningar upplevs dock ojämna och utgör svårigheter för personer med rullstol.

Där gc-vägen övergår till asfalterad gemensam bana finns markerade linjer i asfalten (under järnvägstunneln) samt en påbudsskylt i änden på gång- och cykelvägen, vid bron över Svartån.

Tydligt övergångsställe och markerad passage över Mejerigatan och Konserthusgatan. Vägen är upplyst av gatubelysning, förstärkt belysning vid övergångar saknas.



4. Väl synliga och markerade stråk vid sidan av bilväg, Köpmansgatan.

5 Storgatan mot Stalpet

God standard och underhåll på Storgatan. Fram till Grengatan separeras fotgängare och cyklister med hjälp av olika typer av markbeläggning och taktila stråk. En gräsremsa delar bilväg och gc-väg. Efter Grengatan skiljs cykelväg åt från biltrafik endast genom markering i gatan. Skylt för cykelväg finns vid Grengatan. Vanlig trottoar för gående finns, denna upphör vid Målqvist väg och återkommer mellan Förrådsvägen och Stalpet. Vid Ringvägen upphör cykelfältet.

Det finns upphöjda, synliga övergångsställen markerade med kantsten fram till Grengatan (endast på östra sidan Storgatan), efter det går cykelbanan parallellt med biltrafiken och övergångsställen upphör. Extra belysning finns vid övergångsställen och korsningen Storgatan/Tomtebogatan. I övrigt finns endast ordinarie gatubelysning längs med Storgatan.

6 Storgatan mot Aneby gård

Storgatan är av god standard. Fram till Bredestadsvägen separeras fotgängare och cyklister med hjälp av olika typer av markbeläggning och taktila stråk. Skyltning finns i båda riktningarna från Bredestadsvägen. Efter Bredestadsvägen upphör GC-väg helt på den östra sidan medan en gemensam GC-väg fortsätter över väg 132 och upphör vid vägen ner till stallet.

På Storgatan, båda sidor om Bredestadsvägen finns upphöjda, stensatta övergångsställen med avsmalnande refuger i mitten av vägen. I övrigt är de utformade på samma sätt längs med Storgatan med undantag av refuger. Extra belysning finns vid övergångsställen och korsningar på följande platser längs Storgatan: Bredestadsvägen, Idrottsgatan, Nygatan, Skolgatan, Kyrkogatan, Hallgatan och Köpmansgatan.



6. Trädplantering och separata fält för fotgängare, cyklister och biltrafik. Storgatan, mot Aneby gård.

7 Skogsgatan

Gång- och cykelväg på Skogsgatan från Tomtebogatan till Skolgatan. GC-vägen länkas samman med resterande GC-vägnät genom en säker, upphöjd GCM-passage som leder till Skolgatan. Barn och unga som tar sig till Furulidskolan norrifrån rekommenderas att gå och cykla Tomtebogatan och Skogsgatan. Gång- och cykelvägen är en förutsättning för en ökad trafiksäkerhet på vägen till skolområdet.



7. Nyanlagd gång- och cykelväg. Skogsgatan.

8 Jularpsvägen

Tydligt skyltad och väl belyst gång- och cykelväg på Jularpsvägen utmed Furulidskolan. Gång- och cykelvägen är separerad från resterande trafik genom GCM-stöd. GC-vägen fortsätter förbi kyrkan och vidare på Österlånggatan fram till Kyrkogatan.



8. Gång- och cykelväg på Jularpsvägen. God skyltning och belysning.

9 Furulidsvägen

Smal trottoar i delvis dåligt skick. Cyklister delar gaturummet med bilister och parkerade bilar.

Vägen är en viktig länk, särskilt utnyttjad av barn och unga, då den ansluter både till Furulidsområdet och Furulidskolan. Åtgärder som ökar framkomligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter är önskvärda här.



9. Smal trottoar på furulidsvägen. Cykelväg saknas.

10 Från Furulidskolan till resecentrum (Skolgatan)

Standard och underhåll på vägen är god. På den norra sidan av Skolgatan, från Furulidskolan till Storgatan, finns gång- och cykelväg med en separerande markering samt gräsremsa mot vägbanan. Från Storgatan till och med Svartån är kombinerad gång- och cykelväg avskild från vägen genom en gräsremsa. Efter Svartån upphör cykelbana och endast trottoar följer Skolgatan ner till Järnväggsgatan. Skyltning för gång och cykel (ej moped) i båda riktningar finns vid korsningen Storgatan/Skolgatan.

Upphöjda, synliga övergångsställen markerade med avvikande marksten finns vid Storgatan och Konserthusgatan. Vid Skogsgatan, nära Furulidskolan saknas passage över gatan. Gatorna är belysta och extra belysning finns vid övergångsställen och korsningar på följande platser längs Skolgatan: Storgatan och Konserthusgatan.



10. Gång- och cykelväg på Skolgatan. Strax innan Järnväggsgatan upphör den och cyklister är hänvisade till vägbanan fram till resecentrum.

11 Från resecentrum till Attends / södra industriområdet

Längs vägen finns passager där det växer ogräs på trottoaren. Cykelbana finns på sträckan under väg 132, i övrigt finns ingen gc-väg, endast trottoar på östra sidan och bitvis på västra sidan Järnväggsgatan, från resecentrum till och med Ängkullegatan. Hastighet på 30km/h gäller på Järnväggsgatan mellan Skolgatan och Ängkullegatan.

Inga övergångsställen eller speciella passager finns. Fartsänkande upphöjning i vägen strax efter Aneby Buss AB:s verksamhet. Vanlig gatubelysning återfinns längs hela sträckan.

12 Till och från Parkskolan, Vittaryd

Ny asfalterad och belyst gång- och cykelväg har anlagts bakom villakvarteren hela vägen till Parkskolan. Vägen korsar eller ansluter inte till några trafikerade leder.

Ingen markering finns i banan för att skilja fotgängare och cyklister åt. Vägen är skyltad för gång/cykel vid två platser.



12. Gång- och cykelväg i Vittaryd, norr om Parkskolan. Vägen är i mycket gott skick, belyst och skyltad.

13 Runt Målqvistadammen

Gångsträckan längs med den östra sidan Svartån är bitvis oländig, ojämn och brant. Några räcken finns, även bänkar för att vila.

14 Längs Svartån, från Svartåparken till Framtidsvägen

Grusbelagd väg mellan Skolgatan och förskolan Blåklinten. Asfalt mellan förskolan och stallet, efter stallet är vägen belagd med grus. Belysning samt skyltar för gång- och cykel längs hela vägen.

15 Bredestadsvägen

Gc-väg som skiljs av från bilväg genom gräsremsa. Separerande linjemarkeringar som behöver fyllas i. Endast ordinarie gatubelysning. Asfalten är i behov av underhåll, mycket ojämnheter och ogräs.



15. Gång- och cykelväg längs Bredestadsvägen. En av de vägar som är i behov av underhåll: ojämnheter, ogräs och sprickor i asfalten samt linjemarkering som behöver förtydligas.

16 Mellanstigen m.fl.

Grusbelagd väg som ansluter till bostadskvarterens gator. Bra skick på underlaget. Belysning och skyltning för gång- och cykel.



16. Gång- och cykelväg vid Mellanstigen m.fl. Enkel, grusad stig som ansluter till närliggande villagator.

17 Elljusspår Furulid

Belyst slinga med grusbeläggning.

18 Förlängningen av Bredestadsvägen, under väg 132

Delen som sträcker sig från Bredestadsvägen fram till ridvägen är belagd med asfalt, ingen belysning finns. Vissa ojämnheter och ogräs finns i asfalten. Vägen är skyltad med gång- och cykeltrafik.



18. Gång- och cykelväg som knyter ihop Bredestadsvägen med allén vid Aneby gård

19 Allén vid Aneby gård, samt väg mot stallet

Grusbelagd ridstig. Ingen belysning.

20 Cykelbana över kvarteret Sågen 1 samt sträckan längs med väg 132

Bilvägen är belagd med asfalt och har en gång- och cykelbana, markerad med linje i vägen. Vägen är ej belyst och inga skyltar för gång- och cykel finns. Enskild väg. Försättningen på vägen är endast gång- och cykelväg, belagd med asfalt som är i behov av underhåll. Sträckan är belyst. Kommunal väg.

21 Gång- och cykelväg mellan Attends och Aneby gård

Delar av vägen har hårdgjord beläggning, medan en del är belagd med grus. Skyltar för gång- och cykel samt belysning finns.



19. Delsträcka av gång- och cykelvägen mellan Attends och Aneby gårdsom-

22 Gångstig från Jönköpingsvägen till Parkskolan

Stigen är belagd med grus och en del ogräs sprider sig. Belysning finns men inga skyltar.

23 Blå Grindar-Bredestad

Privat anlagd väg östra sidan väg 32. Vägen är grusbelagd. Ej belyst. Enskild väg.



Gång- och cykelplan

Upprättad av samhällsbyggnadsavdelningen i samarbete med
tekniska enheten
på uppdrag av allmänna utskottet, Aneby kommun

Antagen av kommunfullmäktige den 26 mars 2018
Dnr: 2014-442

Reviderad av samhällsbyggnadsnämnden
den 9 december 2020